



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 27]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 20, 2002/फाल्गुन 1, 1923

No. 27]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 20, 2002/PHALGUNA 1, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 20 फरवरी, 2002

सं. टीएमपी/75/2001-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार जवाहरलाल नेहरू पत्तन टर्मिनल और न्हावा-शेवा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में यानान्तरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल प्रहस्तन की प्रक्रिया और प्रभारों के अनुमोदन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/75/2001-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2002 के 19वें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के कंटेनर टर्मिनल और न्हावा-शेवा इटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) में यानान्तरण कंटेनरों के अंतर-टर्मिनल प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करने हेतु जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण को इससे पहले (जुलाई, 1999 में) 40 श्रेयोंस शिपिंग लिमिटेड (एसएसएल) से एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था, जिसमें कहा गया था कि कंटेनर जेएनपीटी अथवा एनएसआईसीटी में से किसी पर भी आते हैं, परंतु लदाई अन्य टर्मिनलों पर होती है तो यानान्तरण लागत मीजूदा दरों से दुगुनी होती थी, क्योंकि एनएसआईसीटी और जेएनपीटी यानान्तरण के लिए लागू दर वसूल करने के लिए अलग-अलग हकदार माने जाते थे।

2.2. अपनाई गई प्रक्रिया के अनुसार एसएसएल के अभ्यावेदन पर कार्यवाही की गई थी। उस मामले से संबंधित सयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि एसएसएल को स्थापित अंतरिम व्यवस्था का वर्णन करते हुए सम्मत पाठ देना होगा। एसएसएल ने वर्तमान में प्रचालित अंतरिम व्यवस्था के रूप में निम्नलिखित प्रक्रियाओं का वर्णन किया था :-

- (i) यानान्तरण कटेनर अलग यार्ड में खाली किए जाएंगे और तत्पश्चात् सबद्ध मुख्यलाइन जलयान के लिए खाली 'रखे' जाएंगे।
- (ii) मुख्यलाइन जलयानों से प्राप्त यानान्तरण कटेनर अन्य निकटवर्ती पत्तनों को भेजे जाएंगे और सभरक जलयान पर लादे जाएंगे।
- (iii) प्रचालन को पूरा करने के पश्चात्, सभरक जलयान को इन्ही प्रचालनों को जारी रखने के लिए अन्य टर्मिनल पर स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (iv) मुख्यलाइन जलयान प्रचालकों के अनुरोध के आधार पर यानान्तरण कटेनर मुख्यलाइन जलयान पर लादे जाएंगे।
- (v) पत्तन मुख्य शिपिंग लाइन के लिए अधिसूचित प्रभारों के अनुसार सयुक्त यानान्तरण प्रभार वसूल करेगा।

एसएसएल द्वारा प्रस्तुत अंतरिम व्यवस्था की विस्तृत प्रक्रिया एनएसआईसीटी और जेएनपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी।

2.3. प्राधिकरण ने अभ्यावेदन पर विचार किया था और कटेनरों के यानान्तरण की गतिविधि के लिए जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में प्रचलित प्रक्रिया का अनुमोदन करते हुए 19 जुलाई, 2000 को आदेश पारित किया था। जेएनपीटी द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर यह भी निर्णय लिया गया था कि वर्तमान पद्धति तब तक जारी रहेगी, जब तक कोई प्रचालनात्मक समस्या उत्पन्न न हो और इस मामले में इस प्राधिकरण को और हस्तक्षेप न करना पड़े।

3.1. अपने वर्तमान प्रस्ताव में जेएनपीटी ने निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया है -

- (i) यानान्तरण कटेनरों के लिए अंतर-टर्मिनल प्रभार निर्धारित करने के लिए मै0 श्रेयोंस शिपिंग लिमिटेड से प्राप्त अभ्यावेदन के प्रत्युत्तर में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अपने 20 मई, 2000 के आदेश स. टीएएमपी/69/99-जेएनपीटी में उल्लेख किया है कि यानान्तरण कटेनरों के अंतर-टर्मिनल प्रहस्तन सबद्धी प्रभार संबंधित पत्तनों द्वारा तत्सबद्धी टर्मिनलों पर कार्य करने वाले प्रयोक्ताओं के साथ सहमति के पश्चात् निर्धारित किए जाएंगे। (वास्तव में, इस प्राधिकरण ने इस सबद्ध में 20 मई, 2000 को कोई आदेश पारित नहीं किया था, जैसा कि जेएनपीटी ने उल्लेख किया है। इस प्राधिकरण द्वारा 19 जुलाई, 2000 को आदेश पारित किया गया था, जिसे 8 अगस्त, 2000 को राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। इस आदेश में इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी अथवा एनएसआईसीटी से यानान्तरण कटेनरों के लिए अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण प्रभार का सर्वसम्मत प्रस्ताव तैयार करने के लिए नहीं कहा था।)
- (ii) शिपिंग लाइनों के साथ बातचीत के प्रयास किए गए थे और समान कार्य प्रक्रिया दो टर्मिनलों अर्थात् जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा तैयार की गई है। इस प्रक्रिया से सीएसएलए और एमएएनएसए सहमत है।
- (iii) निम्नलिखित प्रक्रिया और प्रस्तावित प्रभार अनुमोदन के लिए प्रस्तुत है -

(क) यानान्तरण कटेनरों (टीपी) का प्रहस्तन -

- (क) टीपी कटेनर जेएनपीटी में खाली किया जाता है और इसकी एनएसआईसीटी में लदाई बाध्यकारी है तो इसे जेएनपीटी द्वारा ले जाया जाएगा और जेएनपी आरटीजीसी इन कटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में खाली करेगा।
- (ख) इसी प्रकार, टीपी कटेनर एनएसआईसीटी में खाली किया जाता है और इसकी जेएनपीटी में लदाई बाध्यकारी है तो इसे जेएनपीटी के कटेनर यार्ड 31 में अपनी आरटीजीसी और टीटी का प्रयोग करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा खाली किया जाएगा।

## (ख) टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार

- (क) यदि अपने-अपने टर्मिनल पर जेएनपीटी द्वारा कंटेनर खाली किया जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा लदाई की जाती है तो उस स्थिति में प्रभार निम्नवत् होंगे :-  
जेएनपीटी द्वारा लाइन से जेएनपीटी प्रशुल्क के अनुसार जेएनपी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल किया जाएगा।  
इसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी अपने प्रशुल्क और 1300/- रुपए (20' कंटेनर के लिए) अथवा 1950/- रुपए (40' कंटेनर के लिए) के अनुसार टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50% अपनी लाईन से वसूल करेगा।
- (ख) यदि अपने-अपने टर्मिनल पर एनएसआईसीटी द्वारा कंटेनर खाली किया जाता है और जेएनपीटी द्वारा लदाई की जाती है तो प्रभार निम्नवत् होंगे :-  
एनएसआईसीटी अपने प्रशुल्क के अनुसार लाइन से प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा।  
इसी कंटेनर के लिए जेएनपीटी प्रशुल्क और 1300/- रुपए (20' कंटेनर के लिए) अथवा 1950/- रुपए (40' कंटेनर के लिए) के अनुसार लाइन से टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा।
- (ग) एनएसआईसीटी लाइसेंस करार के अनुसार जेएनपीटी को दी जाने वाली रॉयल्टी की समकक्ष राशि अर्थात् 2 जुलाई, 2001 तक 52/- रुपए प्रति टीईयू और 3 जुलाई, 2002 से 153/- रुपए प्रति टीईयू अतिरिक्त रूप में लाइनो से वसूल करता रहेगा।
- (घ) उपर्युक्त प्रक्रिया प्रयोगात्मक आधार पर 20 अप्रैल, 2001 से 14 अप्रैल, 2003 तक दो वर्ष के लिए लागू की जाएगी और छह माह पश्चात् इस पर पुनर्विचार किया जाएगा।

3.2. 1300/- रुपए (20' कंटेनरों के लिए) और 1950/- रुपए (40' कंटेनरों के लिए) के प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार के लिए जेएनपीटी ने निम्नलिखित तर्क दिए हैं -

- (i) दोनों के लिए साभिप्राय यानान्तरण कंटेनर कॉमन यार्ड सुविधा होते हुए भी अलग-अलग रखे जाएँगे।
- (ii) लिफ्ट ऑन, परिवहन और लिफ्ट ऑफ कार्य अपने प्रहस्तन उपस्करों को तैनात कर तत्संबंधी टर्मिनलों द्वारा किया जा रहा है।
- (iii) 1300/- रुपए का विभाजन - 400/- रुपए लिफ्ट ऑन; 500/- रुपए परिवहन; और 400/- रुपए लिफ्ट ऑफ के रूप में है।
- (iv) 400/- रुपए का घटक दरों के मान की लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ गतिविधि [अनुसूची-II; खंड-I; 1. (iv)] के लिए जेएनपीटी की वर्तमान दरों के मान से लिया गया है।
- (v) परिवहन संबंधी 500/- रुपए का घटक टर्मिनल ट्रेक्टर टैलर्स की सहायता से कंटेनरों के परिवहन की लागत पर विचार करते हुए और अनुसूची-II, खंड-I; 7. (i) के अधीन दरों के मान के आधार पर लिया गया है, जिसमें विनिर्दिष्ट है कि 1700/- रुपए प्रति टीईयू "सीमाशुल्क जॉय अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के अन्दर कंटेनरों के स्थानांतरण और तत्पश्चात् सुपुर्दगी के लिए कंटेनर लदाई" के लिए वसूल किए जाएँगे। इस प्रकार, इस लिफ्ट ऑन प्रचालन में, लिफ्ट ऑफ और लिफ्ट ऑन घटक शामिल हैं। अतः यदि लिफ्ट ऑन संबंधी 1200/- रुपए हैं और लिफ्ट ऑफ और लिफ्ट ऑन 1700/- रुपए में से घटाए जाते हैं तो बकाया 500/- रुपए परिवहन के लिए रह जाता है। इन्हें ध्यान में रखते हुए, यथा प्रस्तावित 1300/- रुपए का हाउसकीपिंग प्रभार न्यायोचित है और यह जेएनपीटी की दरों के मान में पहले से उपलब्ध है।
- (vi) 1300/- रुपए का प्रस्तावित अतिरिक्त प्रभार सीएसएलए और एमएएनएसए ने स्वीकार कर लिया है।
- (vii) इस कार्य प्रक्रिया को अपनाने का मुख्य उद्देश्य अधिक यानान्तरण कार्गो आकर्षित करना और जेएनपीटी को पश्चिमी तट पर मुख्य यानान्तरण केन्द्र के रूप में विकसित करना है।

3. जेएनपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि प्रस्तावित प्रभारों की कार्य प्रक्रिया 20 अप्रैल, 2001 से लागू हो चुकी है। हालांकि, यह स्वीकार किया गया है कि इस प्राधिकरण को प्रस्ताव भेजने में कुछ प्रक्रियागत विलंब हुआ था। इसलिए, जेएनपीटी ने अनुरोध किया है कि यह प्राधिकरण कार्य प्रक्रिया और जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच अंतर-टर्मिनल यानान्तरण कटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए अनुमोदन 20 अप्रैल, 2001 से प्रदान करे।

4. जेएनपीटी से प्राधिकरण द्वारा अपने 19 जुलाई, 2000 के आदेश द्वारा निर्धारित की गई प्रक्रिया में संशोधन करने की परिस्थितियों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में जेएनपीटी से प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है -

- (i) निर्धारित प्रक्रिया में O श्रेयोंस शिपिंग लिमिटेड, जो यानान्तरण कटेनरों की सेवाएँ प्रचालित कर रहा है, द्वारा किए गए अनुरोध पर आधारित एक आंतरिक व्यवस्था थी। तत्पश्चात्, अन्य मुख्य लाइन प्रचालकों, जिन्होंने जेएनपीटी और एनएसआईसीटी से यानान्तरण शुरू किया है, ने पूर्व प्रक्रिया में संशोधन को आवश्यक बना दिया है।
- (ii) मुख्य लाइन जलयानों का प्रचालन करने वाली अन्य शिपिंग लाइनों ने दोनों टर्मिनलों अर्थात् जेएनपीटी और एनएसआईसीटी से अलग-अलग कटेनरों के यानान्तरण में रुचि दिखाई है। उन्होंने पत्तन से अनुरोध किया है कि दोनों टर्मिनलों में अलग-अलग जलयानों के आगमन से बचने के लिए यानान्तरण के लिए, जिसमें अधिक समय लगता है, समान प्रक्रिया रखी जाए। इसके अतिरिक्त, लाइनों ने राय व्यक्त की है कि ऐसे यानान्तरण कटेनर दोनों टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित किए जाएं, जिनके लिए अलग यार्ड और उपस्कर आवश्यक होते हैं, ताकि जलयानों को कम लागत में सहज एवं तेजी से चलाया जा सके।
- (iii) इसलिए, सीएसएलए और एमएएनएसए की सहमति से यह निर्णय किया गया था कि संशोधित प्रक्रिया अपनाई जाए। तदनुसार, संयुक्त अंतर-टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए गए हैं।
- (iv) नई प्रक्रिया से उन संबंधित यानान्तरण कटेनरों में होने वाला विलंब दूर हुआ है, जो एक टर्मिनल से दूसरे टर्मिनल जलयानों को स्थानांतरित कर लाए जाते थे अथवा आयात एवं निर्यात कटेनर के रूप में अलग-अलग कटेनर माने जाते थे और शिपिंग लाइनें तदनुसार वसूली करती हैं। इससे शिपिंग लाइनों के लिए तत्संबंधी टर्मिनलों से टीपी कटेनरों को जोड़ने में अधिक लागत पड़ती थी। 28.4.2001 से प्रभावी संशोधित प्रक्रिया के अच्छे परिणाम निकले हैं और प्रचालन करने वाली शिपिंग लाइनें भी इस प्रक्रिया से सतुष्ट हैं और करार में संयुक्त प्रभारों का भुगतान संशोधित प्रक्रिया में दर्शाए गए के अनुसार है।

5. जेएनपीटी का प्रस्ताव शुरू में न्हावा-शेवा इटरनेशनल कटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), O श्रेयोंस शिपिंग लिमिटेड, इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए), शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई) को परिचालित किया गया था। शुरू में यह प्रस्ताव एमएएनएसए और सीएसएलए को परिचालित नहीं किया गया था, क्योंकि जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ इन संगठनों की टिप्पणियाँ भेज दी थीं। प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है -

#### कटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) लाइनों ने इस तथ्य का पूर्णतः समर्थन किया है कि प्रक्रिया इस गतिविधि को सुविधाजनक बनाने के लिए तैयार की गई है। लाइनों ने जेएनपीटी के प्रस्ताव का समर्थन किया है।
- (ii) जब यानान्तरण दरें कुछ मिकटवर्ती पत्तनों से सस्ती हैं तो अधिक प्रतिस्पर्धी दरें लागू करने की और गुणाइश है, क्योंकि कुछ लागत घटकों विशेषतः रॉयल्टी को दुगुना गिना गया है।

#### मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) इसने दो टर्मिनलों के बीच करार का स्वागत किया है। हम प्रस्तावित प्रशुल्क से भी सहमत हैं।

#### शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई)

- (i) जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव से सैद्धांतिक रूप से सहमत है। हमें विश्वास है कि एनएसआईसीटी भी इस प्रस्ताव से सहमत होगा, क्योंकि मुद्दा दोनों टर्मिनलों से संबंधित है।

- (II) चूकि, इससे लाइनो पर अतिरिक्त लागत पड़ेगी और वे लीड-साइड लागतें हैं, इसलिए लाइनों को व्यापार जगत से अतिरिक्त लागतें वसूल करनी पड़ेगी। यही व्यवस्था कोलम्बो पत्तन में भी अपनाई गई है। परंतु, जब अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण (आईटीटी) की व्यवस्था टर्मिनल द्वारा की जाती है अथवा यदि लाइनें अंतर टर्मिनल स्थानांतरण (आईटीटी) करती हैं तो लाइनें देय राशि के लिए छूट प्राप्त कर सकती हैं। इसलिए, हमें लगता है कि संबंधित टर्मिनल अपने बीच आईटीटी की लागत को वहन करेंगे।
- (III) आईटीटी प्रभारों के अलावा एनएसआईसीटी टर्मिनल को 2 जुलाई, 2001 तक 52/- रुपए प्रति टीईयू की दर से रॉयल्टी भी वसूल करनी पड़ेगी। 153/- रुपए प्रति टीईयू की रॉयल्टी 3 जुलाई, 2002 से शुरू होगी। यह मुद्रण सभ्यी त्रुटि प्रतीत होती है। 153/- रुपए प्रति टीईयू प्रभार 3 जुलाई, 2001 से लागू होगा न कि 3 जुलाई, 2002 से लागू होगा।
- (IV) रॉयल्टी राशि 3 जुलाई, 2001 के पश्चात वही नहीं रखी जा सकती और इसमें जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच हुए करार के अनुसार वृद्धि होती रहेगी। यदि ऐसा होता है तो यह राशि 30वें वर्ष में लगभग 7000/- रुपए तक पहुंच जाएगी।

#### 40 जेपीएस शिपिंग लिमिटेड

- (I) कंटेनर की अंतर-टर्मिनल गतिविधि पत्तन द्वारा किए जाने वाले समग्र यानान्तरण प्रचालन का एक हिस्सा है और यानान्तरण प्रशुल्क की आने वाली लगभग 30% की अतिरिक्त लागत बहुत कड़ा प्रस्ताव है और यदि दो जलयान एक ही टर्मिनल पर नहीं आते हैं तो जवाहरलाल नेहरू पत्तन को इसे भारत के बाहर के पत्तनों से यानान्तरण यातायात आकर्षित करने में मुश्किल होगी।
- (II) सीएसएलए और एमएनएसए ने इस प्रस्ताव का समर्थन किया है। केवल दो प्रचालक हैं, जिनके जहाज 100% यानान्तरण कंटेनर वहन करते हैं, इसलिए यह हमारा अनुभव है कि कोई भी लाइन देश में किए गए आयात अथवा देश से किए गए निर्यात के रूप में जेएनपीटी में लाए गए कंटेनरों के लिए कोई अतिरिक्त अंतर-टर्मिनल लागत वहन नहीं करना चाहती।
- (III) जब लाइन्स किसी विशेष केन्द्र पत्तन के लिए फीडर सेवा चुनते हैं, तब किसी पत्तन पर उनके द्वारा खर्च की जाने वाली कुल पोतांतरण लागत पर काफी ध्यान देते हैं। ऐसे मामलों में, 400 टीईयू में अधिक थ्रुपुट वाले पोत के लिए केवल यही विकल्प है कि वह दोनों टर्मिनलों पर आए, लेकिन इसे विभिन्न प्रचालनात्मक कठिनाइयों के कारण कोई व्यावहारिक समाधान नहीं माना गया है अथवा एक टर्मिनल के लिए दो अलग-अलग पोत सेवा में लगाए।
- (IV) जब तक जेएनपीटी भारतीय पत्तनों से यातायात की यानान्तरण आवश्यकता को सफलतापूर्वक पूरा करने की अपनी भूमिका का प्रदर्शन नहीं करता, तब तक यह अन्तर्राष्ट्रीय यानान्तरण केन्द्र की हैसियत रखने की अपनी क्षमता का अपना दावा नहीं कर सकेगा।
- (V) मुख्य लागत तत्त्व पर पहले भी विचार किया गया है और इस तथ्य पर भी विचार किया गया है कि यातायात बक रहा है। इसलिए, ऐसे प्रचालनों के लिए कुल सामान्य प्रभार के 30% तक अतिरिक्त राजस्व की माँग का कोई औचित्य नहीं है, जिनकी लागत दोनों टर्मिनलों की दरों के मान में वृद्धि करते समय पहले ही सीमित कर दी गई थी।
- (VI) अंतर-टर्मिनल ट्रकिंग प्रचालन दो टर्मिनलों पर अतिरिक्त आर्थिक बोझ डालते हैं और इसलिए इसे प्रयोक्ताओं को इस सुविधा का प्रयोग करने के लिए निम्नतम स्तर पर रखा जाए।

6. उसकी टिप्पणियों के लिए प्रस्ताव की प्रतिलिपि भेजते समय, एनएसआईसीटी से जेएनपीटी को देय रॉयल्टी की समकक्ष राशि अलग से वसूल करने का प्रस्ताव रखने के कारणों को विशेष रूप से स्पष्ट करने का अनुरोध भी किया गया था, जब लागत घटक के रूप में रॉयल्टी भुगतान पर विचार करने के पश्चात प्रशुल्क स्वयं निर्धारित कर लिया जाता है। एनएसआईसीटी से प्राप्त उत्तर का सार निम्नलिखित है :-

- (I) कार्य प्रक्रिया शुरू करने से पहले एनएसआईसीटी और जेएनपीटी वे कंटेनर प्रहस्तित कर रहे थे जो आवश्यक स्थानांतरण के पश्चात एक टर्मिनल पर खाली किए जाते थे और दूसरे टर्मिनल से लदाई की जाती थी।

- (II) प्राधिकरण अलग-अलग प्रत्येक एक टर्मिनल के लिए प्रशुल्क प्रकाशित करता है न कि इकट्ठे दो टर्मिनलों के लिए। अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार प्रभार, जो बॉक्स के प्रहस्तन के लिए रॉयल्टी लागतों पर विचार करने के पश्चात निर्धारित किए गए हैं, निम्नलिखित थे :-

	20 फुट का बॉक्स	40 फुट का बॉक्स
जेएनपीटी टर्मिनल में 20 फुट के बॉक्स के लिए	3,000 रुपए	4,500 रुपए
एनएसआईसीटी टर्मिनल में 20 फुट के बॉक्स के लिए	3,480 रुपए	5,220 रुपए
आंतरिक टर्मिनल स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार	1,700 रुपए	2,550 रुपए
<b>कुल प्रहस्तन लागतें</b>	<b>8,180 रुपए</b>	<b>12,270 रुपए</b>

- (III) अधिसूचित प्रशुल्क पर आधारित लागत लाइनो द्वारा व्यवहार्य नहीं पाई गई थी, जब कटेनर एक टर्मिनल पर खाली किए जाते हैं और दूसरे टर्मिनल पर लदाई की जाती है। इस प्रकार, जेएनपीटी और एनएसआईसीटी को कम लागतों पर कुछ कार्य व्यवस्था करने के लिए अभ्यावेदन दिया गया था।
- (IV) जेएनपीटी के साथ हुई बातचीत के आधार पर और व्यापार जगत के अनुरोधों को शामिल करने के लिए, एनएसआईसीटी ने सूचित किया कि वह प्रशुल्क के आधे पर विचार कर सकता है, बशर्ते कि जेएनपीटी इस गतिविधि के लिए रॉयल्टी भुगतान को छोड़ दे, जोकि पतन और व्यापार जगत के हित में है। चूंकि, जेएनपीटी के लिए लाइसेंस करार की शर्तों को बदलना संभव नहीं था, इसलिए सीएसएलए और एमएनएसए के अनुमोदन से प्रस्तावित कार्य प्रक्रिया पर सहमत होने का निर्णय लिया गया था, बशर्ते कि वे रॉयल्टी घटक को छूट प्राप्त प्रशुल्क के हिस्से के रूप में स्वीकार करने के लिए तैयार होंगे।
- (V) उपर्युक्त प्रस्ताव के आधार पर बॉक्स के लिए संशोधित प्रशुल्क निम्नलिखित हैं :-

	20 फुट का बॉक्स	40 फुट का बॉक्स
जेएनपीटी टर्मिनल में 20 फुट के बॉक्स के लिए (आधी दर)	1,500 रुपए	2,250 रुपए
एनएसआईसीटी टर्मिनल में 20 फुट के बॉक्स के लिए (आधी दर)	1,740 रुपए	2,610 रुपए
रॉयल्टी वसूली	153 रुपए	306 रुपए
आंतरिक टर्मिनल स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार	1,300 रुपए	1,950 रुपए
कुल प्रहस्तन लागतें	4,693 रुपए	7,116 रुपए
<b>लाइनो को लागत बचत</b>	<b>3,487 रुपए</b>	<b>5,654 रुपए</b>

यह उल्लेखनीय है कि यानान्तरण प्रशुल्क वास्तव में स्थानीय प्रशुल्कों का 50% है और उन्हें मात्रा के आधार पर 20% और छूट दी जाती है। इससे यानान्तरण दरें टर्मिनल प्रचालक के लिए बहुत अनाकर्षित हो जाती हैं।

- (VI) आपसी सहमति से निर्धारित प्रशुल्क महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क की अपेक्षा बहुत कम है और लागतों की दुगुनी गणना का कोई प्रश्न नहीं है। चूंकि, लाइनो से वसूल किया जा रहा प्रशुल्क महापतन प्रशुल्क

प्राधिकरण से अनुमोदित प्रशुल्क की अपेक्षा बहुत कम है, इसलिए इस मामले की सुनवाई करने की कोई जरूरत नहीं है।

- (vii) एनएसआईसीटी ने प्रयत्न करने का अपना रास्ता छोड़ दिया है और व्यापार को होने वाले समग्र लाभ को ध्यान में रखते हुए लाइनो के अनुरोध स्वीकार कर लिए हैं। उपर्युक्त परिकलन दर्शाते हैं कि इन समायोजनों से एनएसआईसीटी को धितनीय आर्थिक नुकसान हुआ है। परंतु, यह स्पष्ट है कि लाइनें अभी तक इस प्रस्ताव से संतुष्ट नहीं हैं और इसलिए हम इस प्रस्ताव को वापस ले लेंगे और उपर्युक्त (ii) में दर्शाए गए मूल अधिसूचित प्रशुल्क पर ऐसा यातायात स्वीकार करना जारी रखेंगे।

7. जेएनपीटी का प्रस्ताव शुरू से बम्बई चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (बीसीसीआई) और इंडियन मर्चेंट चेम्बर (आईएमसी) को परियाहित नहीं किया गया था। इस कारण जब जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में आने वाले कटेनरो के लिए यानान्तरण प्रभारों से संबंधित मै0 श्रेयॉस शिपिंग लिमिटेड का मूल अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था तो उनसे विचार-विमर्श नहीं किया गया था। मै0 श्रेयॉस शिपिंग लिमिटेड ने अब सूचित किया है कि मै0 शाही शिपिंग लिमिटेड भी यानान्तरण कटेनरो के वहन में संलग्न है। इसलिए, बीसीसीआई, आईएमसी और मै0 शाही शिपिंग लिमिटेड से भी बातचीत का निर्णय लिया गया था। जेएनपीटी के प्रस्ताव की प्रतिलिपि 27 सितंबर, 2001 को बीसीसीआई, आईएमसी और मै0 शाही शिपिंग लिमिटेड को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त नहीं हुई हैं।

8. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 12 अक्तूबर, 2001 को मुम्बई में जेएनपीटी के कार्यालय में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

#### जवाहरलाल नेहरू पत्तन प्यास (जेएनपीटी)

- (i) पूर्व व्यवस्था में आईटीटी नहीं था।
- (ii) यानान्तरण जलयानों को आवश्यक स्थानांतरण प्रभार अदा करने पर जेएनपीटी से एनएसआईसीटी स्थानांतरित किया जाए।
- (iii) एमएलओ ने बड़े जलयानों में यानान्तरण कटेनर लाने शुरू किए हैं। केन्द्र में बर्थिंग की पूर्व प्रणाली सुविधाजनक नहीं थी। औपचारिक स्थानांतरण आवश्यक था।
- (iv) प्रशुल्क का केवल 50% प्रस्तावित है, और इसलिए इसमें बचत है।
- (v) एनएसआईसीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट स्थानांतरण प्रभारों में भी बचत है।
- (vi) आईटीटी की दर 1700/- रुपए निर्धारित की गई है। हमने यानान्तरकों की मदद के लिए इसे सोच-समझकर 1,300/- रुपए किया है।

#### मै0 झाबा-शोया इंटरनेशनल कटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी)

- (i) परिवहन प्रभार एक अधिसूचित प्रभार है। इसलिए, यह नई मद नहीं है।
- (ii) स्थानांतरण प्रभार अधिसूचित मद नहीं है। परंतु, हमें बहुत सा कार्य करना पड़ता है। प्रभार उचित है और इसलिए न्यायोचित है।
- (iii) रॉयस्टी बिलकुल रियायत करार के अनुसार वसूल की जा रही है।
- (iv) मै0 श्रेयॉस शिपिंग लिमिटेड प्रत्येक टर्मिनल के लिए एक जलयान के हिसाब से दो अलग-अलग जलयान ला रहा है।
- (v) यदि यथा प्रस्तावित आईटीटी व्यवस्था स्वीकार नहीं की जा सकती तो एनएसआईसीटी में शामिल नहीं होना चाहिए।
- (vi) मै0 श्रेयॉस शिपिंग लि0 काडला पत्तन से कटेनर लाता है। उन्होंने बॉक्स लेने और इसे किसी विशेष टर्मिनल पर भेजने के लिए काडला पत्तन से सविदा की है। यह उनका सविदात्मक दायित्व है। अपनी सुविधा और योजना लाभ

के लिए वे लिए वे चाहते हैं कि टर्मिनल समायोजन करें। उन्हें उपलब्ध कराए जाने वाले बर्थों के लिए प्रतीक्षा करनी होगी। वे इसे छोटा करना चाहते हैं और लागतें बचाना चाहते हैं तथा अपनी लागत पर चक्कर का समय कम करना चाहते हैं।

- (vii) हमारे पास जेएनपीटी के लिए 100 बॉक्स और एनएसआईसीटी के लिए 200 बॉक्स और जेएनपीटी से 200 बॉक्स और एनएसआईसीटी से 100 बॉक्स हैं। इसे आसानी से पूरा नहीं किया जा सकता। इसे ले जाना और लाना पड़ता है, जोकि बहुत खर्चीला है। इस प्रकार, आईटीटी पर जोर दिया गया है।
- (viii) दी गई 50% छूट ने यातायात को आकर्षित नहीं किया है।

#### मुम्बई और म्हाबा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) आईटीटी प्रणाली सभी के लिए लाभकारी है। यानान्तरण लाइनें क्यों सहमत नहीं हैं?
- (ii) आईटीटी में अतिरिक्त गतिविधि शामिल है और इसी प्रकार अतिरिक्त परिवहन लागत शामिल है (इसमें एक अनुप्रस्थ और एक अतिरिक्त लिफ्टिंग होगी।)
- (iii) स्थानांतरण प्रभार लाइनो द्वारा दिए जाते हैं। यानान्तरक निराश क्यों हैं? उन्हें सही स्थिति का ज्ञान नहीं है।

#### कटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) [सीएसएलए]

हम एमएएनएसए द्वारा कही गई बातों का समर्थन करते हैं।

#### श्री 0 शेरॉस शिपिंग लिमिटेड

- (i) उन्होंने कहा है कि प्रस्तावित प्रभार यानान्तरकों के लाभ के लिए है। यह स्पष्ट नहीं है।
- (ii) एनएसआईसीटी ने कहा है कि आईटीटी मामले की साप्ताहिक वृद्धि 22 कटेनर है। यदि इसे नियमित रूप से बढ़ावा दिया जाए तो इस यातायात को और अधिक बढ़ाया जा सकता है।
- (iii) सरकार ने कहा है कि जेएनपीटी को 'केन्द्र' के रूप में विकसित करने के लिए सब कुछ किया जाए। अब वे यह कैसे कह सकते हैं कि यानान्तरक इससे सबद्ध नहीं है।
- (iv) लाइनें स्थानांतरण प्रभार अदा कर रही हैं, जोकि ठीक नहीं है। लाइनो ने इस बोझ को वहन करने से इकार कर दिया है।
- (v) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने हाल ही में टीपीटी में आने वाले विशेष आकार के जलयानों को रियायत दी है। यानान्तरण कटेनरों को प्रोत्साहित करने के लिए कृपया यहाँ भी ऐसा करें।
- (vi) यदि ऐसा नहीं किया जाता है तो हमें मध्य-पूर्व के कुछ पत्तनों में स्थानांतरित होना पड़ेगा।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के सदर्थ में और सयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) यानान्तरण कटेनरों को खाली करने/लादने के लिए जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच जलयानों के स्थानांतरण की पूर्व प्रक्रिया इस प्राधिकरण द्वारा इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए अनुमोदित की गई थी कि यह प्रक्रिया दोनों टर्मिनलों में एक वर्ष से अधिक समय से प्रचलन में थी। चूँकि, यह स्वीकार किया गया था कि अपनाई गई प्रक्रिया कोई स्थायी समाधान नहीं हो सकता, इसलिए पूर्व आदेश में स्पष्ट रूप से सूचित किया गया था कि यह प्रक्रिया केवल तभी तक जारी रहेगी जब तक कोई प्रचालनात्मक समस्या उत्पन्न नहीं होती। जेएनपीटी ने अब यानान्तरण कटेनरों की आवाजाही की पूर्व प्रक्रिया पर पुनर्विचार करने की आवश्यकता के बारे में कहा है। यह उल्लेख किया गया है कि शिपिंग लाइनें टर्मिनलों के बीच जलयानों के स्थानांतरण से बचाना चाहती हैं और यानान्तरण कटेनरों के भंडारण के लिए अलग यार्ड भी रखना चाहते हैं, ताकि इससे जलयानों के चक्कर के समय को कम किया जा सके।



- इसे भी मुख्य रूप से दर्शाया गया है कि यदि अब सुझाई गई प्रक्रिया से तुलना की जाए तो पूर्व प्रक्रिया से लाइनो को यानान्तरण कटेनरो के प्रहस्तन की अधिक लागत देनी पड़ी है (शायद, स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान के कारण)। यह उल्लेखनीय है कि अब सुझाई गई प्रक्रिया जेएनपीटी द्वारा अप्रैल, 2001 से अपनाई जा रही है। यह सूचित किया गया है कि प्रचलन में लाई गई प्रक्रिया से अपेक्षित परिणाम निकले हैं, और लाइनें भी अपनाई गई प्रक्रिया से सतुष्ट हैं। इस परिप्रेक्ष्य में, इस प्राधिकरण को जेएनपीटी और एनएसआईसीटी में यानान्तरण कटेनरो के अंतर-टर्मिनल प्रहस्तन की सशोधित प्रक्रिया का समर्थन करने पर कोई आपत्ति नहीं है।
- (ii) अपनाई गई सशोधित प्रक्रिया में, टर्मिनलों के बीच जलयानों का स्थानांतरण नहीं होता। इसमें एक टर्मिनल द्वारा उल्लिखित यार्ड में उतारे गए और अन्य टर्मिनल द्वारा लदाई में इस्तेमाल किए गए अपने उपस्कर सहित प्रहस्तित किए जाने वाले यानान्तरण कटेनरो के भंडारण पर विचार किया गया है। हालांकि, जलयान का स्थानांतरण नहीं किया जा रहा है, परंतु यार्ड में कटेनरो की अतिरिक्त आवाजाही, जैसा कि दोनों जेएनपीटी और एनएसआईसीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है, सशोधित प्रक्रिया में कटेनरो की अतिरिक्त आवाजाही के सबंध में आने वाली लागत को पूरा करने के लिए अतिरिक्त प्रशुल्क लगाया गया है।
- (iii) सीएसएलए और एमएनएसए ने इस प्रस्ताव का पूरा समर्थन किया है। एससीआई और एसएसएल ने प्रस्तावित अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण प्रभार का विरोध किया है। एससीआई और एससीएल, दोनों ने तर्क दिया है कि अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण लागत सशोधित टर्मिनलों द्वारा ही वहन की जाए। इस तर्क का औचित्य विचारणीय नहीं है। इसमें स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि ऐसे मामलों में टर्मिनलों को अतिरिक्त लिफ्ट-ऑन, परिवहन और लिफ्ट ऑफ गतिविधियों की स्वीकृति देनी होगी। यानान्तरण कटेनरो के प्रहस्तन के लिए वर्तमान समेकित दरे उसी टर्मिनल में उनके द्वारा प्रहस्तन की गई गतिविधियों के सदर्थ में निर्धारित की गई थी। उस समय, यानान्तरण कटेनरो को एक टर्मिनल पर उतारने और अन्य टर्मिनल पर लदाई करने के परिदृश्य पर विचार नहीं किया गया था; और, इस प्रकार, समेकित दर का परिकलन करते समय ऐसी स्थिति में होने वाली कटेनरो की अतिरिक्त आवाजाही की लागत को नहीं जोड़ा गया था। इसे देखते हुए, यदि टर्मिनल प्रचालक की गई अतिरिक्त आवाजाही की लागत को पूरा के लिए अतिरिक्त प्रशुल्कों की मांग करते हैं तो उसे अनुचित नहीं कहा जा सकता। एनएसआईसीटी ने ठीक उल्लेख किया है कि अब अपनाई गई प्रक्रिया उन लाइनो के लिए लाभकारी है, जिन्हें इस तथ्य पर विचार करते हुए बर्ध उपलब्ध करवाए जाने की अनावश्यक प्रतीक्षा करनी पड़ती है कि टर्मिनल विशेष पर कटेनर भेजना लाइनो का संविदात्मक दायित्व है। एनएसआईसीटी ने पुनः उल्लेख किया है कि इस सशोधित प्रक्रिया से जलयानों के चक्कर का समय बचेगा और इससे लाइनो को आने वाली लागत में बचत होगी। जब लाइनें दोनों टर्मिनलों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया का लाभ उठाएंगी तो उन्हें निःशुल्क लाभ प्राप्त करने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त सेवाओं के लिए टर्मिनल प्रचालकों से अपेक्षा करना उनके लिए अनुचित है।
- इस प्राधिकरण द्वारा तृतीकोरिन पतन न्यास (टीपीटी) पर आने वाले मुख्यलाइन जलयानों के लिए दी गई रियायत के बारे में एसएसएल द्वारा कही गई बात, इस मामले में विचाराधीन यानान्तरण कटेनरो के प्रहस्तन के सदर्थ में सगत नहीं है। किसी भी मामले में, टीपीटी में दी गई रियायत न्यूनतम मात्रा शर्त पर दी गई है, जोकि निर्धारित बैंक गारंटी व्यवस्था द्वारा सरक्षित है। वर्तमान मामले में, लाइनो से न्यूनतम मात्रा को कोई आश्वासन नहीं मांगा गया है।
- (iv) इस प्रस्ताव में यानान्तरण कटेनर के प्रहस्तन प्रभारों के 50% की वसूली प्रत्येक टर्मिनल के लिए अधिसूचित दर और ऐसे कटेनरो की अतिरिक्त आवाजाही के अतिरिक्त प्रभार के अनुसार निर्धारित की गई है, जो लदाई करते समय टर्मिनल द्वारा प्रयोग किए जाते हैं। यानान्तरण कटेनरो के प्रहस्तन के लिए लागू अधिसूचित समेकित दर का 50% वसूल करने में टर्मिनलों को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए, जिस सीमा तक उनके द्वारा सेवाएँ प्रदान की गई हैं। इसलिए, यह प्राधिकरण प्रस्तावित प्रशुल्क के इस घटक का अनुमोदन करता है।
- (v) जैसा कि पहले उल्लेख किया जा चुका है, अब अपनाई गई प्रक्रिया में अतिरिक्त गतिविधियाँ शामिल हैं। ये अतिरिक्त गतिविधियाँ यानान्तरण के बाद उल्लिखित यार्ड में रखे गए यानान्तरण कटेनरो को स्थानांतरित करने के लिए लदाई के लिए आवश्यक होगी। अतिरिक्त प्रहस्तन एक लिफ्ट-ऑन, परिवहन और एक लिफ्ट ऑफ जलयानों के रूप में दर्शाया गया है। हालांकि, जेएनपीटी और एसएसआईसीटी, दोनों की दरों के मान में कटेनर प्रहस्तन कार्यों के अलग-अलग घटकों के लिए कोई पृथक दरे निर्धारित नहीं की गई हैं। जेएनपीटी ने ऐसी दरे अनुमोदित दरों से लेने की कोशिश की है। जेएनपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति उचित है। जेएनपीटी के मामले में

वर्तमान प्रशुल्कों से ली गई अतिरिक्त गतिविधियों की दरें 1300/- रुपए (20' कटेनर के लिए) और 1950/- रुपए (40' कटेनर के लिए) निर्धारित की गई हैं। अतः यह प्राधिकरण जेएनपीटी के लिए यथा प्रस्तावित दरों का अनुमोदन करता है।

- (vi) एनएसआईसीटी के मामले में, इस प्रस्ताव में अतिरिक्त गतिविधियों/प्रचालनों के लिए वसूल किए जा रहे प्रभारों के अलावा एनएसआईसीटी द्वारा जेएनपीटी के देय रॉयल्टी के समकक्ष राशि की वसूली निर्धारित की गई है। उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त गतिविधियों/प्रचालनों के प्रभार ही जेएनपीटी के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। यहाँ यह दोहराना प्रासंगिक होगा कि जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के लिए अनुमोदित दरों के मान भिन्न-भिन्न हैं। नवम्बर, 2000 में इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी के लिए प्रशुल्कों में 16% की वृद्धि का अनुमोदन किया था। प्रशुल्क परिकलन में देय रॉयल्टी पर विचार करते हुए अनुमोदित किए गए थे। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण वास्तविक देय रॉयल्टी जो कुछ नहीं होगी, परंतु दुगुनी गिनी जाएगी, यदि स्वीकार्य हो, वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया का समर्थन नहीं कर सकता।

जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, सलग्न अतिरिक्त गतिविधियों के प्रस्तावित प्रभार जेएनपीटी की दरों के मान से लिए गए हैं; और, एनएसआईसीटी की कटेनर प्रहस्तन की दरें जेएनपीटी की दरों से 16% अधिक हैं। प्रस्तावित प्रभार लेने के लिए जेएनपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति को लागू करते हुए, एनएसआईसीटी के मामले में लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ प्रभार 464/- रुपए (20' के कटेनर के लिए) होंगे। चूंकि नवम्बर, 2000 के संशोधन के समय एनएसआईसीटी के मामले में टर्मिनल के अन्दर कटेनरों के स्थानांतरण के लिए दर संशोधित नहीं की गई थी, इसलिए इसे जेएनपीटी के समान स्तर पर ही जारी रखा गया है। इसलिए, एनएसआईसीटी के मामले में भी परिवहन के लिए 500/- रुपए प्रशुल्क पर विचार करना उचित होगा। इस प्रकार, एनएसआईसीटी के मामले में अतिरिक्त गतिविधियों के लिए प्रशुल्क 1428/- रुपए (20' कटेनर के लिए) और 2142/- रुपए (40' कटेनर के लिए) निर्धारित किया गया है। इसे देखते हुए, इस प्राधिकरण ने वास्तविक देय रॉयल्टी की समकक्ष राशि वसूल करने के लिए एनएसआईसीटी के प्रस्ताव को अस्वीकार करने का निर्णय किया है। एनएसआईसीटी के मामले में यह प्राधिकरण उपर्युक्त के स्थान पर 1428/- रुपए (20' कटेनर के लिए) और 2142/- रुपए (40' कटेनर के लिए) का संशोधित अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण प्रभार अनुमोदित करता है।

एनएसआईसीटी के लिए अनुमोदित संशोधित दर जेएनपीटी की दर से अधिक है। यह भी उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में केवल 'अधिकतम सीमा' है। ऐसी स्थिति में, एनएसआईसीटी जेएनपीटी की दरों के बराबर अनुमोदित संशोधित दर प्रचलित कर सकता है, बशर्त कि यदि वह ऐसा वाणिज्यिक कारणों से करता है।

- (vii) जेएनपीटी ने संशोधित प्रक्रिया 20 अप्रैल, 2001 से शुरू की है और, तदनुसार, उसने पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रस्तावित प्रभारों के अनुमोदन के लिए कहा है। जेएनपीटी ने यह भी स्पष्ट किया है कि उसने केवल संशोधित प्रक्रिया शुरू की है, परंतु प्रस्तावित दरों पर प्रदान की गई ऐसी सेवाओं के बिना इस प्राधिकरण से औपचारिक अनुमोदन प्राप्त होने तक शोककर रखे गए हैं। यह प्रशंसनीय है कि जेएनपीटी ने व्यापार सूचनाओं के माध्यम से नई प्रशुल्क व्यवस्थाएँ लागू करने की अपनी पूर्व प्रवृत्ति में बदलाव किया है और इसके स्थान पर सविधि में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के अनुसार चलने का निर्णय लिया है। पृथक अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण प्रभार शुरू करने पर वास्तव में आपत्ति करने वाले एससीआई और एसएसएस को छोड़कर किसी भी प्रयोक्ता ने पूर्व प्रभाव से संशोधित प्रक्रिया और प्रशुल्क व्यवस्था शुरू करने के संबंध में कोई आपत्ति नहीं की है। जो भी हो, जलयानों के स्थानांतरण की पूर्व प्रक्रिया को संशोधित प्रक्रिया लागू करते हुए समाप्त किया जाता है, इससे लाइनो द्वारा दिए जाने वाले स्थानांतरण प्रभारों की प्रत्यक्ष बचत होगी। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण संशोधित प्रक्रिया और जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच स्थानांतरण कटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण प्रभारों का पूर्व प्रभाव से 20 अप्रैल, 2001 से अनुमोदन करता है।

10.1. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित प्रक्रिया और जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच स्थानांतरण कटेनरों के अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण प्रभारों का अनुमोदन करता है -

## (i) यानान्तरण (टीपी) कंटेनरों के प्रहस्तन की प्रक्रिया

- (क) टीपी कंटेनर जेएनपीटी में खाली किए जाते हैं और इसकी एनएसआईसीटी में लदाई बाध्यकारी है तो इसे जेएनपीटीटी द्वारा ले जाया जाएगा और जेएनपीटी आरटीजीसी द्वारा इन कंटेनरों को 4जी के एनएसआईसीटी यार्ड में खाली किया जाएगा।
- (ख) इसी प्रकार, टीपी कंटेनर एनएसआईसीटी में खाली किया जाता है और इसकी जेएनपीटी में लदाई बाध्यकारी है तो जेएनपीटी के कंटेनर यार्ड 31 में अपनी आरटीजीसी और टीटी प्रयोग करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा खाली किया जाएगा।

## (ii) टीपी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रभार

- (क) यदि अपने-अपने टर्मिनल पर जेएनपीटी द्वारा कंटेनर खाली किया जाता है और एनएसआईसीटी द्वारा लदाई की जाती है, तो प्रभार निम्नलिखित होंगे -

जेएनपीटी प्रशुल्क के अनुसार जेएनपी टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50% जेएनपीटी द्वारा लाइन से वसूल किया जाएगा।

इसी कंटेनर के लिए एनएसआईसीटी अपनी दरों के मान के अनुसार यानान्तरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण सबधी 1428/- रुपए (20' कंटेनर के लिए) अथवा 2142/- रुपए (40' कंटेनर के लिए) प्रभार भी वसूल करेगा।

- (ख) यदि अपने-अपने टर्मिनल पर कंटेनर एनएसआईसीटी द्वारा खाली किया जाता है और लदाई जेएनपीटी द्वारा की जाती है, तो प्रभार निम्नलिखित होंगे -

एनएसआईसीटी अपनी दरों के मान के अनुसार लाइन से यानान्तरण कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा।

इसी कंटेनर के लिए जेएनपीटी अपनी दरों के मान के अनुसार टीपी प्रहस्तन प्रभारों का 50% वसूल करेगा; और इसके अलावा अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण सबधी 1300/- रुपए (20' कंटेनर के लिए) अथवा 1950/- रुपए (40' कंटेनर के लिए) का प्रभार भी वसूल करेगा।

10.2. यह प्राधिकरण उपर्युक्त पैरा 10.1 में उल्लिखित प्रक्रिया और प्रभारों का भी पूर्व-प्रभाव से 20 अप्रैल, 2001 से अनुमोदन करता है।

10.3. जेएनपीटी और एनएसआईसीटी को निदेश दिया जाता है कि वे अपनी दरों के मान में तदनुसार इन उपबन्धों को शामिल करें।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/143/2001/असा. ]

# TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

New Delhi, the 20th February, 2002

**No. TAMP/75/2001-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Jawaharlal Nehru Port Trust for approval of procedure and charges for inter-terminal handling of transshipment containers at the Jawaharlal Nehru Port Terminal and the Nhava Sheva International Container Terminal Limited as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/75/2001-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- - -

**Applicant****ORDER**

(Passed on this 19th day of February 2002)

This case relates to the proposal received from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of charges for inter-terminal handling of transshipment containers at the container terminal of the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT).

2.1. This Authority had earlier (July 99) received a representation from M/s. Shreyas Shipping Limited (SSL) stating that the transshipment cost for containers arriving either at the JNPT or at the NSICT but loaded at the other terminals was double the existing rates as the NSICT and JNPT were treated as separate entities for charging the rate applicable for transshipment.

2.2. The representation of the SSL was processed as per the procedure adopted. At the joint hearing relating to that case, it was decided that the SSL would give the agreed text describing interim arrangement installed. The SSL had detailed the following procedures as an interim arrangement currently in operation:

- (i). Transshipment containers would be unloaded in a separate yard and subsequently 'house kept' for concerned mainline vessel.
- (ii). Transshipment containers received from mainline vessels to be feedered to other neighbouring ports would be loaded on the feeder vessel.
- (iii). After finishing the operations, the feeder vessel would shift to the other Terminal to continue the same operations.
- (iv). Transshipment containers would be loaded on mainline vessel depending upon the mainline vessel operators' request.
- (v). Port would charge the composite transshipment charges, as notified to main shipping line.

The detailed procedure of the interim arrangement submitted by the SSL was forwarded to the NSICT and the JNPT for their comments.

3. The Authority had considered the representation and passed an Order on 19 July 2000 approving the procedure in operation at the JNPT and the NSICT for movement of transshipment of containers. Based on the suggestion made by the JNPT, it was also decided that the existing practice would continue till any operational problem arose requiring further intervention in the matter by this Authority.

3.1. In its present proposal, the JNPT has made the following points:

- (i). In response to the representation from M/s. Shreyas Shipping Limited for deciding the inter terminal charges for transshipment containers, the TAMP vide its order No. TAMP/69/99-JNPT dated 20 May 2000 has stated that the charges towards inter-terminal handling of transshipment containers may be worked out by the concerned terminals after arriving the consensus with the users operating at respective terminals. (In fact, this Authority did not pass any Order in this regard on 20 May 2000 as mentioned by the JNPT. The Order was passed by this Authority on 19 July 2000 which was notified in the Gazette on 8 August 2000. In this Order, this Authority did not require the JNPT or the NSICT to work out a consensus proposal for inter-terminal transfer charges for transshipment containers).

- (ii). Efforts were made to have a dialogue with Shipping Lines and common working procedure has been arrived by the two terminals i.e., JNPT & NSICT. This procedure has been agreed to by the CSLA & MANSA.
- (iii). The following procedure and proposed charges are submitted for approval:
  - (A). Handling of Transshipment (TP) containers:
    - (a). TP container discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT shall be transported by the JNP TTs and the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
    - (b). Similarly, TP container discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT shall be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.
  - (B). Charges for handling of TP Containers:
    - (a). If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, in that case the charges will be as under:
      - 50% of JNP TP handling charges as per JNPT Tariff shall be charged to the Line by the JNPT.
      - For the same container the NSICT shall charge 50% of TP handling charges as per its Tariff + Rs.1300/- (for 20') or Rs. 1950/- (for 40') to its Line.
    - (b). If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:
      - The NSICT shall charge 50% of handling charges to the line as per its Tariff.
      - For the same container the JNPT shall charge 50% of TP handling charges as per the Tariff + Rs. 1300/- (for 20') or Rs. 1950/- (for 40') to the Line.
    - (c). NSICT will be additionally charging the Lines an amount equivalent to royalty paid to JNPT as per the licensee agreement i.e., Rs. 52/- per TEU till 2 July 2001 and Rs. 153/- per TEU from 3rd July 2002.
    - (d). The above procedure shall come into force, on trial basis for a period of two years with effect from 20 April 2001 to 14 April 2003 and shall be reviewed after six months.

3.2. The JNPT has given the following justifications for the proposed additional charge of Rs.1300/- (for 20' containers) and Rs. 1950 (for 40' containers):

- (i). The transshipment containers meant for both the terminals will be stored in separate yard having common yard facility.
- (ii). Lift on, transportation and lift off are being done by the respective terminals by deploying their handling equipments.
- (iii). The break-up of Rs. 1300/- is, lift on-Rs. 400/-; transportation -- Rs.500/-; and, lift off - Rs.400/-.
- (iv). The component of Rs. 400/- is taken from the existing scale of rates of JNPT for lift on / lift off activity [Schedule-II; Section-I; I.(iv)] of the scale of rates.

- (v). The component of Rs.500/- towards transportation is derived considering the cost of transporting the containers with the help of terminal tractor trailers and on the basis of Scale of Rates under Schedule-II, Section-I; 7.(i), which specifies that Rs.1700/- per TEU will be charged for "shifting of containers within the terminal for custom examination or for any other purpose and subsequent loading of container for delivery" Thus, in this operations lift on, lift off and lift on components are involved. Therefore, if Rs.1200/- towards lift on, lift off & lift on are deducted from Rs.1700/-, a balance of Rs.500/- is left for transportation. Taking into account these, charge of Rs. 1300/- towards housekeeping as proposed is justified and already available in Scale of Rates of JNPT.
- (vi). The proposed additional charge of Rs.1300/- has been accepted by the CSLA & MANSA.
- (vii). The main intention through this working procedure is to attract more transshipment cargo and to develop the JNPT as main transshipment hub on the west coast.

3.3. The JNPT has also stated that the working procedure of the proposed charges has already been made effective from 20 April 2001. It has admitted that there was, however, some procedural delay in sending the proposal to this Authority. The JNPT has, therefore, requested that the Authority to accord approval for the working procedure and proposed charges for inter-terminal transshipment containers between the JNPT and the NSICT with effect from 20 April 2001.

4. The JNPT was requested to explain the circumstances warranting revision of the procedure already prescribed by this Authority in its Order dated 19 July 2000. The comments in this regard received from the JNPT are summarised below:

- (i). The procedure prescribed was an internal arrangement on the basis of a request made by M/s. Shreyas Shipping Limited who are operating the services for transshipment containers. Subsequently, there are other main line operators who also started transshipment from the JNPT and the NSICT which necessitates revision of the earlier procedure.
- (ii). Other Shipping Lines who operate main line vessels, have shown interest to have transshipment of containers separately from both the terminals i.e. JNPT & NSICT. They have requested the Port to have common procedure for transshipment to avoid calling of vessels at both the terminals separately which takes more time. Moreover, the Lines have opined that such transshipment containers to be handled by both the terminals require separate yard and equipment so as to have smooth and faster turn around of vessels with least cost.
- (iii). It was, therefore, decided with consensus of the CSLA & MANSA that a revised procedure be followed. Accordingly, a composite inter terminal handling charges have been fixed.
- (iv). The new procedure has avoided the delay in connecting transshipment containers which was hitherto be carried out by shifting of vessels from one terminal to other terminal or to treat the containers separately as import and export and charge the Shipping Lines accordingly. This was causing more cost for Shipping Lines for connecting TP containers from respective terminals. The revised procedure which has come into force from 28.4.2001 has given good results and the shipping Lines who are operating are also satisfied with this procedure and in agreement with payment of composite charges as indicated in the revised procedure.

5. The proposal of the JNPT was initially circulated to the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), M/s. Shreyas Shipping Limited, Indian National Shipowners' Association (INSA), and Shipping Corporation of India Limited (SCI). The proposal was initially not

circulated to MANSA and CSLA as the comments of these organisations were forwarded by the JNPT along with its proposal. The Comments received are summarised below:

#### **Container Shipping Lines Association (CSLA)**

- (i). The Lines are entirely supportive of the fact that a mechanism has been arrived at to facilitate this movement and endorse the proposal of the JNPT.
- (ii). While the transshipment rates appear cheaper than some adjacent ports, there is further scope to provide more competitive rates as some cost elements notably royalty appear to have been double counted.

#### **Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA)**

- (i). It welcomes agreement between the two terminals and also agrees with the tariff proposed.

#### **Shipping Corporation of India Limited (SCI)**

- (i). The proposal submitted by the JNPT is agreed to in principle. We trust that the NSICT will also concur in the proposal as the issue involves both the terminals.
- (ii). Since this will involve additional cost to the Lines and as they are land-side costs, the Lines will have to recover these additional costs from the Trade. Similar arrangement exists in the port of Colombo also. But there the Inter Terminal Transfer (ITT) is either arranged by the terminal or if the Lines carry out the ITT, the Lines get rebate for due amount. We, therefore, feel that the concerned terminals shall bear the cost of ITT between themselves.
- (iii). In addition to ITT charges, the NSICT terminal will also be charging Royalty at the rate of Rs.52 per TEU till 2 July 2001. The amount of royalty of Rs.153 per TEU is stated to start from 3 July 2002. This appears to be a typographical error. The charge of Rs.153 per TEU may be applicable from 3 July 2001 and not 2002.
- (iv). The amount of Royalty may not remain the same after 3 July 2001 and it will keep on increasing as per the agreement between the JNPT and the NSICT. If it is so, then, this amount is likely to go up to around Rs. 7000 in the 30th year.

#### **M/s. Shreyas Shipping Limited**

- (i). Inter-terminal movement of container is a part of the overall transshipment operation carried by a Port and assigning an additional cost which is approximately 30% of the tariff for transshipment is a very stiff proposition and will put the Jawaharlal Nehru Port at a disadvantage for attracting transshipment traffic out of Indian Ports if the two vessels are not calling at the same terminal.
- (ii). The CSLA and the MANSA have endorsed this proposal. As one of the only two operators whose ships carry 100% transshipment containers only, it is our experience that no Line is willing to bear any additional inter-terminal cost for containers brought in the JNPT as Imports into or export out of the country.
- (iii). The Lines while choosing a feeder service to a particular hub port give substantial weightage to the total transshipment cost incurred by them at a port. In such case, for a vessel having a through put of more than 400 TEU, the only option is either call both terminals which have been found to be not a practical solution due to various operational constraints or deploy two separate vessels dedicated to one terminal.
- (iv). Unless the JNPT successfully demonstrates its role of having successfully fulfilled transshipment requirement of traffic from ports in India, it will not be able to stake its claim for its capability of holding a status of an International transshipment hub.

- (v). Major cost element has already been considered and together with the fact that the traffic is on the rise. There is, therefore, no justification for seeking additional revenue up to 30% of the total normal charge for carrying operations, the cost of which to a large extent has already been accommodated while increasing the Scale of Rates of both the terminals.
- (vi). Inter terminal trucking operations does not really put additional monetary burden for the two terminals and must, therefore, be kept at the minimum level to allow users make use of this facility.

6. While forwarding a copy of the proposal for its comments, the NSICT was also requested to specifically clarify the reasons for proposing to levy separately an amount equivalent to royalty payable to the JNPT, when the tariff itself has been fixed after considering royalty payment as a cost element. The reply received from the NSICT is summarised below:

- (i). Before introducing the working procedure, the NSICT and the JNPT were handling the containers which were discharged at one terminal and loaded from other terminal after necessary shifting was carried out by the Shipping Lines/terminals.
- (ii). The Authority publishes tariff for each individual terminal separately and not for two terminals together. The charges as per approved tariff, which are arrived at after considering the royalty costs for handling the box, were as under:

	20 ft box	40 ft box
At JNPT Terminal for 20 ft box	Rs. 3,000	Rs. 4,500
At NSICT Terminal for 20 ft box	Rs. 3,480	Rs. 5,220
Shifting charges for internal terminal Transfer	Rs. 1,700	Rs. 2,550
<b>Total Handling costs</b>	<b>Rs. 8,180</b>	<b>Rs. 12,270</b>

- (iii). The cost, based on the notified tariff, was not found viable by the Lines, when they required to discharge at one terminal and load from another. Thus, a representation was made to the JNPT and the NSICT to arrive at some working arrangement at reduced costs.
- (iv). Based on the discussions with JNPT and to accommodate the requests of the trade, the NSICT has indicated that it can consider handling the container at half the tariff provided the JNPT agrees to waive the royalty payment for this activity which is in interest of the Port and the Trade. Since it was not possible for JNPT to alter the terms of Licence agreement, it was decided to agree on the proposed working procedure with approval of CSLA and MANSA, provided they were ready to accept the royalty element as part of the subsidised tariff.
- (v). Based on above proposal the revised tariff for the box is as under:

	20 ft box	40 ft box
At JNPT Terminal for 20 ft box (1/2 rate)	Rs. 1,500	Rs. 2,250
At NSICT Terminal for 20 ft box (1/2 rate)	Rs. 1,740	Rs. 2,610
Royalty recovery	Rs. 153	Rs. 306
Shifting charges for internal terminal Transfer	Rs. 1,390	Rs. 1,950
<b>Total Handling costs</b>	<b>Rs. 4,693</b>	<b>Rs. 7,116</b>
<b>Cost Savings to Lines</b>	<b>Rs. 3,487</b>	<b>Rs. 5,654</b>



It may be noted that the tariff for transshipment is actually 50% of the local tariffs and they are further discounted to the tune of 20% based on volumes. This makes transshipment rates very unattractive to the terminal operator.

- (vi). The mutually agreed tariff is much less than the tariff approved by the TAMP and there is no question of double counting the costs. Since the tariff charged to the Lines is much lower than the TAMP approved tariff, there is no need to have the hearing on the matter.
- (vii). The NSICT has gone out of its way to try and accommodate the requests of the Lines, keeping in mind the overall benefit to the Trade. The calculations above show, these adjustments have been made at a considerable pecuniary loss to NSICT. It, however, appears that the Lines are still not satisfied with the proposal and, therefore, we will withdraw this proposal and continue accepting such traffic at the original notified tariff as shown in (ii) above.

7. The proposal of the JNPT was not initially circulated to Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI) and Indian Merchant Chamber (IMC) earlier as they were not consulted when the original representation of M/s. Shreyas Shipping Limited relating to transshipment charges for containers arriving at JNPT and the NSICT was considered. M/s. Shreyas Shipping Limited have now informed that M/s. Shahi Shipping Limited are also engaged in carriage of transshipment container. It was, therefore, decided to consult BCCI, IMC and M/s. Shahi Shipping Limited also. A copy of the proposal of the JNPT was forwarded to BCCI, IMC and M/s. Shahi Shipping Limited on 27 September 2001 for comments. Their Comments have not been received.

8. A joint hearing in this case was held on 12 October 2001 at the office of the JNPT in Mumbai. At the joint hearing, the following submissions were made:

**The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). In the earlier arrangement there was no ITT.
- (ii). Transshipment vessels had to shift from the JNPT to the NSICT by paying necessary shifting charges.
- (iii). MLOs have started bringing transshipment containers in big vessels. The earlier system of berthing at the centre was not convenient. Formal shifting was necessary.
- (iv). Only 50% of tariff is proposed and, therefore, there is a saving in this.
- (v). There is a saving in shifting charge also as indicated by the NSICT.
- (vi). The rate for ITT works out to Rs.1700/-. We have deliberately reduced to Rs.1,300/- to help the shippers.

**M/s. Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)**

- (i). Transportation charge is a notified charge. It is, therefore, not a new item.
- (ii). Shifting charge is not a notified item. But, we are required to do a lot of work. The charge is reasonable and, therefore, justified.
- (iii). Royalty is being charged exactly as per the concession agreement.
- (iv). M/s. Shreyas Shipping Limited are bringing two separate vessels – one for each terminal. Let them continue to do so.
- (v). If the ITT arrangement as proposed cannot be accepted then the NSICT will not like to get involved in ITT at all.

570612002-3

- (vi). M/s. Shreyas Shipping Limited brings containers from the Kandla Port. They have a contract at Kandla to carry a box and deliver it at a particular terminal. It is their contractual obligation. For their own convenience and planning benefit, they want the Terminal to adjust. They have to wait for berths to be available. They want to cut short and save costs and reduce the turn around time at our cost.
- (vii). We may have 100 boxes for the JNPT and 200 boxes for the NSICT and 200 boxes from the JNPT and 100 boxes from the NSICT. This can not be done easily. We have to shuttle back and forth, which is very expensive. Hence, the emphasis on ITT.
- (viii). The 50% concession given has not attracted traffic.

**The Mumbai and Nhava-Sheva Shlp Agents' Association (MANSA)**

- (i). The ITT system is beneficial to all. Why can not Transshipment Lines agree?
- (ii). In ITT, extra movement is involved and hence the extra transportation cost (one horizontal and one lifting extra will be there).
- (iii). The shifting charges are paid by the Lines. Why are transshippers upset? They have no *locus standi*.

**The Container Shipping Lines Association (India) [CSLA]**

We endorse the views expressed by the MANSA.

**M/s. Shreyas Shipping Limited**

- (i). They say that the charge proposed is for the benefit of transshippers. This is not evident.
- (ii). The NSICT says that weekly growth of ITT cases is 22 containers. If properly encouraged this traffic can grow more.
- (iii). The Government says that everything must be done to develop the JNPT as a 'hub'. How can they now say that transshippers are not concerned?
- (iv). Lines pay shifting charge which is not correct. Lines refuse to bear the burden.
- (v). The TAMP recently allowed concession to vessels of a particular size calling at the TPT. Please do so here also to encourage transshipment containers.
- (vi). If this can not be done, we will have to shift to some ports in the Middle East.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and bearing in mind the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The earlier procedure of shifting of vessels between the two terminals, viz. the JNPT and the NSICT, to discharge / load transshipment containers was approved by this Authority keeping in mind the fact that it was then in operation for more than a year at both the terminals. Since, it was recognised that the procedure adopted might not be a permanent solution, the earlier Order had clearly indicated that the procedure would continue only till any operational problem arose. The JNPT has now brought out the need to review the earlier procedure for movement of transshipment containers. It has been pointed out that the Shipping Lines prefer to avoid shifting of vessels between the terminals and also like to have a separate yard for storage of transshipment containers so as to shorten the turn around time of vessels. It has also been highlighted that the earlier procedure followed resulted in higher cost of handling transshipment containers to the Lines (perhaps, due to payment of shifting charges) when compared with the procedure suggested now. It is noteworthy that the

procedure suggested now has already been put into operation by the JNPT since April 2001. It has been reported that the procedure in operation has produced the desired results; and, the Lines are also satisfied with the procedure adopted. In this backdrop, this Authority does not have any reservation to endorse the revised procedure for inter terminal handling of transshipment containers at the JNPT and the NSICT.

- (ii). In the revised procedure adopted, there is no shifting of vessels between the terminals. It envisages storage of transshipment containers landed in a designated yard by one terminal and to be handled by the other terminal with its equipment in the loading cycle. Even though shifting of vessel is avoided, extra movement of containers in the yard, as explained by both the JNPT and the NSICT, has become inevitable in the revised procedure. In this context, the terminal operators have sought an additional tariff to cover the cost incurred towards extra movement of containers.
- (iii). The CSLA and the MANSAA have fully endorsed the proposal. The SCI and the SSL have opposed the proposed inter terminal transfer charge. Both the SCI and the SSL have argued that the inter-terminal transfer cost must be borne by the concerned terminals. The logic of this argument is not discernible. It has clearly emerged that, in such cases, the terminals have to undertake extra lift-on, transportation and lift-off activities. The existing composite rates for handling transshipment containers were fixed with reference to the activities involved in handling them within the same terminal. At that time, the scenario of handling transshipment containers at one terminal in the landing cycle and at the other in the loading cycle was not envisaged; and, hence, the composite rate was not computed by including the cost of additional movements of containers arising in such a situation. That being so, it cannot be said to be unreasonable for the terminal operators to seek recovery of additional tariffs to cover the cost of additional movements involved. As correctly pointed out by the NSICT, the procedure adopted now provides benefit to the Lines which otherwise would have waited for berths to be available at one terminal considering the fact that it is a contractual obligation for the Lines to deliver the containers at a particular terminal. This revised procedure, as again pointed out by the NSICT, will reduce the turn around time of vessels and thereby result in cost saving to the Lines. When the Lines will reap the benefit of the procedure adopted by both the terminals, it is not reasonable for them to expect the terminal operators to provide additional services required to achieve the benefits free of cost.

The point made by the SSL about a concession allowed by this Authority for mainline vessels calling at the Tuticorin Port Trust (TPT) is not relevant in the context of the transshipment containers handling under consideration in this case. In any case, the concession allowed at the TPT is subject to a minimum throughput condition which is protected by a bank guarantee arrangement prescribed. In the instant case, there is no minimum throughput assurance sought from the Lines.

- (iv). The proposal envisages levy of 50% of the transshipment container handling charges as per the notified rate by each of the terminal and an additional charge for extra movement of such containers by the terminal performing the activities in the loading cycle. There cannot be any objection to the terminals levying 50% of the applicable notified composite rate for handling transshipment containers, as services to that extent are provided by them. This Authority is, therefore, inclined to approve this component of the tariff proposed.
- (v). As has already been mentioned, in the procedure adopted now, there are additional movements involved. These additional movements appear to be required for shifting the transshipment containers stored in the designated yard after landing, for vessel-wise stacking in the loading cycle. The additional handling is indicated as one lift-on, transportation, and one lift-off operations. Even though there are no separate rates prescribed for individual components of container handling activities in the Scales of Rates of both the JNPT and the NSICT, the JNPT has attempted to derive such rates from the approved rates. The methodology adopted by the JNPT is found to be

reasonable. The rates for additional movements, derived from the existing tariffs, work out to Rs.1300/- (for 20' containers) and Rs. 1950/- (for 40' containers) in the case of the JNPT. This Authority, therefore, approves these rates for the JNPT as proposed.

- (vi). In the case of the NSICT, the proposal envisages recovery of an amount equivalent to the royalty payable by it to the JNPT in addition to levy of charges for the additional movements / operations. It is noteworthy that the charges for additional movements / operations proposed for the NSICT are the same as those proposed for the JNPT. It may be relevant here to recall that the Scales of Rates approved for the JNPT and the NSICT are different. In November 2000, this Authority approved a 16% increase in tariffs for the NSICT. The revised tariffs were approved duly taking into consideration the royalty payable by the NSICT to the JNPT in the tariff computation. That being so, this Authority cannot subscribe to the procedure sought to be adopted by the NSICT of recovering royalty payable as actuals, which, if allowed, will be nothing but double counting.

As mentioned earlier, the proposed charges for the additional movements involved are derived from the Scale of Rates of the JNPT; and, the NSICT's Rates for container handling are 16% higher than those at the JNPT. Applying the methodology followed by the JNPT for deriving the proposed charges, in the NSICT case the charges for lift on / off will be Rs. 464/- (for 20' container). Since the rate for shifting of containers within the terminal has not been revised in the case of the NSICT at the time of November 2000 revision, it still continues to be at the same level as that of the JNPT. It is, therefore, reasonable to consider a tariff of Rs. 500/- for transportation in the case of the NSICT also. Thus, the tariff for additional movement in the case of the NSICT works out to Rs. 1428/- (for 20' container) and Rs. 2142/- (for 40' container). That being so, this Authority decides to disallow the proposal of the NSICT levying an amount equivalent to the royalty payable as actuals and instead approves revised inter terminal transfer charge of Rs. 1428/- (for 20' container) and Rs.2142/- (for 40' container) in the case of the NSICT.

The revised rate approved for the NSICT is higher than that of the JNPT. It is to be recognised that the rate fixed by this Authority is only a 'ceiling' in the case of Private Terminal Operators. That being so, the NSICT has the option to operate the revised rate approved at the level of the JNPT rates, if it decides to do so for commercial reasons.

- (vii). The JNPT has introduced the revised procedure from 20 April 2001 and, accordingly, has sought approval of the proposed charges with retrospective effect. The JNPT has also explained that it had only introduced the revised procedure but withheld billing for such services rendered at the proposed rates till a formal approval is accorded by this Authority. It is commendable that the JNPT has (commendably) changed its earlier approach of introducing new tariff arrangements through trade notices and instead chosen to fall in line with the tariff setting arrangement envisaged in the Statute. None of the users, excepting the SCI and the SSL, who have in fact objected to the introduction of a separate inter terminal transfer charge, has raised any objection about introducing the revised procedure and the tariff arrangement with retrospective effect. Be that as it may, the earlier procedure of shifting of vessels has been discontinued with the introduction of the revised procedure thereby resulting in a direct saving of shifting charges payable by the Lines. That being so, this Authority is inclined to approve the revised procedure and the charges for inter terminal transfer of transhipment containers between the JNPT and the NSICT with retrospective effect from 20 April 2001.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following procedure and charges for inter terminal transfer of transshipment containers between the JNPT and the NSICT:

(i). Procedure for handling transshipment (TP) containers:

- (a). TP containers discharged at the JNPT and bound to be loaded at the NSICT will be transported by the JNP TTs; and, the JNP RTGCs will discharge these containers in the NSICT yard of 4G.
- (b). Similarly, TP containers discharged at the NSICT and bound to be loaded at the JNPT will be discharged by the NSICT by using its RTGCs and TTs in CY31 of the JNPT.

(ii). Charges for handling TP Containers:

- (a). If a container is discharged by the JNPT and loaded by the NSICT at its terminal, the charges will be as under:

50% of transshipment container handling charges as per the JNPT Scale of Rates will be charged to the Line by the JNPT.

For the same container the NSICT will charge 50% of the transshipment container handling charges as per its Scale of Rates and, in addition, also levy a charge of Rs.1428/- (for 20') or Rs. 2142/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

- (b). If a container is discharged by the NSICT and loaded by the JNPT at its terminal, the charges will be as under:

The NSICT will charge 50% of transshipment container handling charges to the Line as per its Scale of Rates.

For the same container the JNPT will charge 50% of TP handling charges as per its Scale of Rates; and, in addition, also levy a charge of Rs. 1300/- (for 20') or Rs. 1950/- (for 40') towards inter-terminal transfer.

10.2. This Authority also approves the procedure and charges mentioned at paragraph 10.1 above with retrospective effect from 20 April 2001.

10.3. The JNPT and the NSICT are directed to include these provisions accordingly in their Scale of Rates.

S. SATHYAM, Chairman  
[ADVT/III/TV/143/2001/Exty.]

